

Asia: VN/23866/2023

## **Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain liitteen muuttamisesta**

### Lausunnonantajan lausunto

#### **Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

Kiitämme mahdollisuudesta lausua hallituksen esityksestä polttoaineiden valmisteveron alentamisesta. Esityksen mukaan valmisteveron alennus olisi bensiinille keskimäärin 3,5 senttiä litralta ja dieselille 4 senttiä litralta ja muutos laskisi energiaverojen tuottoa 156 milj. € vuonna 2024.

Hallitusohjelman mukaan: ”Liikennepolitiikalla tuetaan kasvua, investointeja ja työllisyyttä, laajennetaan työssäkäyntialueita, edistetään kestävien liikennemuotojen käytön mahdollisuuksia ja vähennetään päästöjä.” Ehdotettu polttoaineiden alennus ei edistä kestävien liikennemuotojen käyttöä ja kasvattaa päästöjä, joten ehdotuksesta ja sen perusteena olevasta ehdotuksesta uusiutuvien polttoaineiden jakeluelvoitteen alentamiseksi tulee luopua.

Seuraavassa perustelemme tätä johtopäätöstä perustuen laskelmiin, jotka on toteutettu Liikenteen tutkimuskeskus Vernen kehittämällä liikenteen päästövähennystoimenpiteiden kustannustehokkuuden arviointityökaluilla. Työkalut kehitettiin Valtioneuvoston rahoittamassa tutkimushankkeessa LVM:n, YM:n ja VM:n ohjauksessa (<https://tietokayttoon.fi/-/liikenteen-paastovahennystoimien-kokonaistaloudellinen-arviointi-heetra->).

#### Vaikutukset verokertymään

Polttoaineen pohjahinta ja biotuotteen pohjahinta on arvioitu siten että hinta täsmäisi nykypumppuhintaan. Bensiinin ja dieselin hinnassa ei ole esityksessä ennakoitua kehitystä, mutta laskennassa arvioidaan pohjahinnalle 2 % vuotuinen korotus.

Verotuksen osalta pohjaskenaario on nykyinen, eli polttoaineverot ovat vuoden 2023 verotaulukon mukaiset. Vertailuskenaariossa Verot ovat esityksen mukaisesti 3,5 senttiä ja 4 senttiä alemmat.

Vuonna 2024 henkilöliikenteessä käyttövoimista kerätään laskelmamme vertailuskenaariossa veroja 131 milj. € vähemmän kuin pohjaskenaariossa. Tähän lukuun sisältyy myös polttoainemyynnin ALV, jota esityksessä ei ilmeisesti otettu huomioon. ALV:n alennus on noin sentin luokkaa pumppuhinnassa, eli noin 20 milj. €, joten ilman ALV:n osuutta polttoaineverot henkilöliikenteestä pienenevät 110 milj. € vuonna 2024. Auton käyttäjien keskimääräinen ajoneuvokilometrin hinta laskee 1,5 %. Eri tuloluokissa tuo vaikutus on prosentuaalisesti samanlainen, mutta koska alemmissa tuloluokissa auton kilometrikustannus on hieman isompi (esimerkiksi kotitalouden vuositulot alle 60 000 €/vuosi: 42 snt/km; 80 000–120 000 €/vuosi: 36 snt/km), on myös rahallinen hyöty ajettua kilometriä kohden alemmissa tuloluokissa hieman suurempi (0,63 snt vs. 0,55 snt).

Esityksessä arvioidaan, että veronalennuksesta noin kolmasosa kohdistuisi maaliikennepalveluihin, eli käytännössä pitkälti kuorma-autoliikenteeseen. Laskelmamme mukaan tavaraliikenteessä verokertymä on vuonna vertailuskenaariossa 41 milj. € pienempi kuin pohjaskenaariossa.

Kokonaisuutena verokertymä vuonna 2024 pienenee laskelmamme mukaan henkilö- ja tavaraliikenteessä yhteensä 172 milj. €. Suuruusluokka on sama esityksessä mainitun 156 milj. € kanssa.

#### Vaikutukset päästöihin

Esityksen mukaan polttoaineen kulutus kasvaisi veronalennuksen myötä noin 0,4 % ja hiilidioksidipäästöjen määrä noin 0,04 Mt. Laskelmamme mukaan tämä arvio on virheellinen ja päästöt kasvavat todellisuudessa yli kaksinkertaisesti, eli noin 0,094 Mt.

Henkilöautoilun päästöt kasvavat veronalennuksen myötä laskelmamme mukaan 89 000 tonnia, eli 0,09 Mt. Henkilöautoilun suuremmat päästöt selittyvät sillä, että vuositasolla ajoneuvokilometrit nousevat reilun prosentin, eli 550 miljoonaa kilometriä, koska hintajouston myötä halvempi käyttövoima johtaa suurempaan suoritteeseen. Samoin halvempi käyttövoima johtaa myös uusien sähköautojen rekisteröinnin vähentymiseen noin 1500 autolla, millä on pitkäkestoinen negatiivinen vaikutus päästöihin.

Tavaraliikenteen päästöt kasvavat veronalennuksen myötä 5 000 tonnia, eli 0,005 Mt, koska kuorma-autojen liikennesuorite kasvaa noin 5 milj. km (0,15 %)

#### Huomautus uusiutuvien polttoaineiden jakeluelvoitteen alentamisesta

Esityksen vaikutusten arvioinnissa ja yllä esitetyissä laskelmissa on oletettu, että uusiutuvien polttoaineiden jakeluelvoitetta alennetaan vuosille 2024–2027 hallitusohjelman mukaisesti. On kuitenkin syytä huomauttaa, että jakeluelvoitteen alentamisella on kertaluokkaa suuremmat vaikutukset päästöihin ja liikenteen kokonaiskustannuksiin kuin polttoaineveron alentamisella.

Laskelmamme mukaan uusiutuvien polttoaineiden jakeluelvoitteen alentaminen kasvattaa vuonna 2024 polttoaineveron kertymää 136 milj. €, mutta alentaa liikenteen kustannuksia kokonaisuutena polttoaineverojen kasvusta huolimatta 440 milj. €, mikäli alemman jakeluelvoitteen tuoma kustannushyöty jakelijoille siirtyy täysimääräisesti pumppuhintoihin. Laskelmamme perusteella esityksen mukainen polttoaineveron alentaminen siis vähentää liikenteen verokertymää 36 milj. € enemmän kuin uusiutuvien polttoaineiden jakeluelvoitteen alentaminen verokertymää kasvattaa.

Liikenteen päästöjen ja Suomen taakanjakosektorin päästövähennysvelvoitteiden saavuttamisen kannalta uusiutuvien polttoaineiden jakeluelvoitteen alentaminen on katastrofaalinen muutos, koska liikenteen päästöt kasvavat 1,4 Mt vuonna 2024 ja yhteensä 4,1 Mt vuosina 2024–2027. Polttoaineveron alentamisen ja jakeluelvoitteen alentamisen myötä liikenteen päästöt kasvavat siten yhteensä 1,5 Mt vuonna 2024.

Heikki Liimatainen  
Tampereen yliopisto / Liikenteen tutkimuskeskus Verne